

VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Anregungen zum Nahverkehrsplan 2025 (NVPI) – zur Anhörung vom 25.03.2024

Grundsätzliches, Ziele

Die Grundsätze und Ziele des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) sind dem Nahverkehrsplan voranzustellen, zu beachten und ihre Erfüllung zu dokumentieren. Vor dem Hintergrund der inzwischen verschärften Klima- und Energiekrise und ambitionierter landes- und bundesweiten Klimaschutzziele reicht eine einfache Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 nicht aus:

§ 2 NNVG: „(1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.

(2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.“

=> „Ausreichende Bedienung“ hat sich am Ziel der Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu orientieren (§ 2 NNVG), nicht am bisherigen, dafür unzureichenden Angebot

=> Haushaltsmittel und Personaleinsatz deutlich erhöhen¹ ; Transparenz hinsichtlich der Finanzierung, einschl. Nahverkehrsmitteln vom Land, Fördergelder usw.

Subventionierung des ÖPNV (v.a. im Stadtgebiet HI) durch zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung stadtweit mit Ausweitung von Anwohnerparken, auch kommunikativ in Verbindung setzen

Strukturen

Stadt Hildesheim: Bisher ohne Stelle für ÖPNV-Planung => Entweder mindestens eine ganze Stelle dauerhaft für Planungsaufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger, oder Aufgabenträgerschaft (mit einer zusätzlichen Stelle) an Landkreis abgeben – dann auch Fusion von SVHi und RVHi

¹ Vergleichszahlen für Mittel- und Personaleinsatz aus vergleichbaren Städten und Landkreisen nachrichtlich darstellen. - z. B. (eigene Recherchen in den jeweiligen Haushaltsplänen): Stadt Delmenhorst (78.000 Einw.): 6 Mio. € (2023); Stadt Oldenburg (175.000 Einw.): 11,4 Mio. € (2022); Stadt Göttingen (119.000 Einw.): 19 Mio. € (2023) + 2 Vollzeitstellen für ÖPNV-Aufgabenträgerschaft

Bedarfsanmeldungen beim Land und Bund intensivieren, Möglichkeiten ausschöpfen; z.B. war LK HI 2023 wg. fehlender Anmeldungen wieder wie 2013 mit keiner Strecke bei der Reaktivierungs-Initiative des Landes dabei, es werden keine Pilotprojekte durchgeführt, wenig Fördermittel akquiriert, keine Landesbuslinie angemeldet

Transparenz: Ein nachvollziehbar zustande kommender und von Fahrgästen ansprechbarer Fahrgastbeirat wird benötigt (Mailadresse auf Homepage)

Breitere Beteiligung der Bevölkerung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans, z.B. in Form einer Zukunftskonferenz

Wirtschaftlichkeit verbessern: Machbarkeitsstudie für die Entzerrung von Schulzeiten

Multimodalität und Wegeketten; Zusammenarbeit Landkreis und Kommunen intensivieren für die Beachtung und Verbesserung der „letzten Meile“ (Gute und sichere Fußwege, Radwege zu den Haltestellen, on-Demand-Möglichkeiten, Fahrradmitnahme in Bussen etc.) -ggf. Verkehrsentwicklungsplanung

Mobilitätsbefragung / Wegebeziehungen (im NVPI 2020 Karten 4 und 9): Erhebungsmethodik erläutern; auch die Gemeinden und die Ortsteile untereinander mehr betrachten, z.B. Ochtersum-Itzum, Sibbesse-Diekholzen

Landkreisübergreifende Verbindungen: Wegebeziehungen ermitteln und ÖPNV-Angebot nachsteuern, z.B. nach Salzgitter, Peine, Springe, Bad Gandersheim, Seesen

Beschaffung und Einsatz kleinerer Busse für Ringlinie Innenstadt und Quartiersbusse sowie bei Baustellen-Einschränkungen (s.u.)

Mehr On-Demand-Verkehr in Schwachlastzeiten und -gebieten (ODV = Oberbegriff, für alle Verkehrsmittel auf Anforderung, also Kleinbusse, ALT und AST)

Schienen-Personennahverkehr nicht nur nachrichtlich darstellen, sondern auch Wünsche von Stadt und Landkreis Hildesheim an den SPNV-Aufgabenträger (s.u.)

Zusammenarbeit mit benachbarten Regionen bei Umsetzung CVD-Richtlinie prüfen (Hintergrund: zukünftig dürfen in Europa schrittweise keine Diesel-/Benzinbusse mehr eingekauft werden) – Synergien nutzen beim Testen von E-Bussen etc.

Erschließungsqualität / Buslinien und Taktung

Liniennetz Stadt restrukturieren: ZOB statt Schuhstraße als Rendezvouspunkt; Berechtigung eines gesonderten Abendliniennetzes hinterfragen; neue Stadtteile anbinden (s.u.), bessere Anbindung Krankenhäuser und Gewerbegebiete

Stadt Hi: Tagesfahrplan / Tagesliniennetz Mo-Fr bis 20 Uhr, Samstags bis 18 Uhr; Grundsätzlich 10-Minuten-Takt; abends und am Wochenende grundsätzlich 20-Minuten-Takt

Ersatzverkehr bei Baustellen zwingend einrichten, nicht Stadtteile temporär abhängen (z.B. Hi-Neustadt 2022-23); mehr und bessere Informationen zu Umleitungen (Aushänge)

Zuverlässigkeit verbessern, Pünktlichkeitsgarantie (vgl. GVH)

Ampel-Vorrangschaltungen zur Busbeschleunigung (wieder) einrichten

Neue City-Ringlinie: Kleinbusse fahren rund um die Innenstadt, ohne festen Fahrplan, Abstand max. 10 Minuten; Nutzung durch gültige Fahrkarte oder mit 1€-Ticket, Einzelhandel mit einbinden (Geschäfte geben z. B. bei größeren Einkäufen das Ticket als Bonus aus)

Quartiersbus-Linien als Zubringer zu den Hauptlinien für nicht oder unzureichend erschlossene Gebiete wie Sensburger Ring, Trockener Kamp, Am Flugplatz u.a. (NVPI 2020 Karte 12) sowie Bernward-Krankenhaus

Bessere Anbindung der Krankenhäuser Helios, St. Bernward, Aneos vor allem in Randzeiten morgens und sonntags (Schichtarbeit – Besuchsverkehr); direkte Anbindung auch von der Schuhstraße

Anbindung neuer Stadtteile: Ostend und Wasserkamp (Konzept und Betriebskostenschätzung!)

Bessere Anbindung / häufigere Fahrten und direktere Verbindungen für neue und gewachsene Gewerbegebiete: Gewerbegebiet Nord, Glockensteinfeld, Bavenstedter Straße und Bavenstedt Ost (Bedarfsermittlung gemeinsam mit den ansässigen Firmen)

Umsteigebeziehungen Bahn-Bus am Hauptbahnhof und Ostbahnhof optimieren

Fahrzeiten Linie 1 und 4 besser takten: Linie 4 sollte die Abstände der Linie 1 halbieren

Linie 9 ausbauen als Stadtteilverbindung zwischen Ochtersum, Hildesheim Süd, Marienburger Höhe und Itzum

Ausbau Park + Ride, Bike + Ride - sinnvolles Konzept und Vermarktung

Ausbau On Demand-Verkehre (ODV) mit barrierefreien Kleinbussen, flexiblere Nutzung von AST von Tür zu Tür statt ALT mit festen Haltestellen. Beispiele flexo und sprinti oder mobil@leine. Bedarfsmeldungen der Kommunen auswerten, EFRE-Fördergelder nutzen zur Anschubfinanzierung. Fertige Software-Lösungen (App) nutzen

Örtliche Initiativen unterstützen, alternative Finanzierungsinstrumente prüfen – Bsp. Salzbus, Sarstedt Gewerbegebiet

ÜSTRA-Linie 1 Hannover – Sarstedt finanziell sichern als LK zusammen mit Stadt Sarstedt – Einigung mit Region Hannover erzielen! (es ist verständlich, dass Region Hannover nicht die notwendigen Investitionen im LK HI bezahlen will)

Bahnverbindungen:

Neue Haltepunkte Himmelsthür, Marienburg, Drispstedt, Bavenstedt und Schellerten (starke Wegebeziehungen Wohngebiete und Gewerbegebiete)

Halbstundentakte von Hildesheim in alle Richtungen: HI - BS, HI – Elze (Han) → Umstieg zum Halbstundentakt H – Elze (Han) – Gö, HI – Goslar (Halle), HI – Bodenburg, HI - Hameln

Beibehaltung Direktverbindung HI – Hameln

S-Bahn bis Bad Salzdetfurth weiterführen; in Verbindung mit Elektrifizierung HI – GS sollte auch Lammetalbahn elektrifiziert werden

Gleisanschlüsse Gewerbegebiete (Nord, Bavenstedt ...)

Bahnsteigdach Hildesheim Ost - mindestens für Gleis 2, Finanzierung durch Eigentümerin (DB), Kommune (Stadt) und AT (LNVG) - gibt es bei vergleichbaren Stationen so schon

Schnellbusse:

Neue Expressbuslinien prüfen:

- Freden - Lamspringe – Bodenburg
- Seesen - Bockenem – Derneburg (Bf) – Nettlingen – Hoheneggelsen
- Emmerke – Burgstemmen – Eldagsen – Springe
- Hildesheim – Schellerten – Söhlde – Salzgitter-Lebenstedt
- Stadtoldendorf / Eschershausen über Alfeld, Sibbesse, Hildesheim, Hohenhameln nach Peine.

Barrierefreiheit und Belange von Frauen

Barrierefreien Umbau aller Bushaltestellen zügig abschließen

Sarstedt Wendeschleife u.a. S-Bahn-Haltestellen sichern / barrierefrei ausbauen

Bhf. Derneburg Zugang zu Gleis 2 dringlich!

Ostbahnhof Hildesheim: barrierefreier Ausbau

Hildesheim HBF: Aufzüge schneller austauschen => Gespräche mit DB

Sicherheits-Check für Haltestellen: Alle Haltestellen incl. der Zuwegungen sollen einem Check auf soziale Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen) unterzogen und ggf. erforderliche Verbesserungen vorgenommen werden (z.B. Beleuchtung, Frauen-Parkplätze, Verlegung von Haltestellen und / oder Zuwegungen...)

Für den Abendverkehr nach 20 Uhr soll geprüft werden, ob auf Wunsch auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege)

Telefonkontakt mit Echtzeit-Auskunft „auf Knopfdruck“ an allen Haltestellen und / oder Echtzeit-Direktauskunft per App (s.u. Fahrgastinformation)

Bedarfsgerechte Zahl von Fahrradbügeln an jeder Haltestelle (auf dem Rad bessere soziale Sicherheit als zu Fuß, Fahrradabstellen besser nicht in dunklen Ecken)

Wenn Einstieg nur vorne: Sitzplätze im vorderen Teil des Busses alle mit Vorrang für Schwerbehinderte (die schaffen es nicht, vor Anfahren des Busses bis hinten durchzugehen)

Marketing: Auto-Affine Gruppen an ÖPNV heranzuführen

Mobilitätsstationen (groß, mit umfassendem Service) in Hi Hbf und Alfeld und Mobilitätspunkte an vielen Haltestellen in Stadt und Landkreis mit Sharing-Fahrzeugen, E-Bike-Ladestationen etc. – Zielzahl 2030: 100 Mobilitätspunkte

Tandem-Projekt: Erfahrene ÖPNV-NutzerInnen erhalten Schnupper-Monatskarte für MitfahrerInnen, um sie an ÖPNV-Nutzung heranzuführen

ÖPNV-Botschafter, Vorträge in allen Gemeinde- und Ortsräten

Angebot von zugangsoffenen Schnuppertouren

Kurse für Senioren (über Multiplikatoren!)

Zusammenarbeit mit Einzelhandel, auch Supermärkten (gerade für ältere Menschen) oder anderen Zielen – z.B. Karte der günstig gelegenen Einkaufsmöglichkeiten (Vorbild Bad Salzdetfurth)

Tauschaktion Führerschein gegen ÖPNV-Jahreskarte

Tollen RVHI-Nachtverkehr in Verbindung mit Nachtsternverkehr der S-Bahn besser vermarkten!

Neubürgeraktion – Mobilitätsverhalten ändert sich gerade bei privaten Umbrüchen wie Umzügen (Halbes Jahr D-Ticket geschenkt zum Beispiel)

Kostenlose Schüler-/Azubi-Tickets (Vorbild Landkreis Lüchow-Dannenberg) -> Verkehrsverhalten wird im Kindes- und Jugendalter antrainiert und anerzogen = Möglichkeit, Autoaffinität zu vermindern; hoher Verwaltungskostenaufwand wird eingespart, dadurch Manahme mit sehr gutem Kosten-Nutzen-Faktor

Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen u.a. Einrichtungen: Gemeinsame Erarbeitung von Möglichkeiten und Bedarfe für ÖPNV-Umstieg der Beschäftigten bzw. Nutzerinnen und Nutzer zu ermitteln (Bestandsaufnahme und Befragungen zum Mobilitätsverhalten, Workshops, Zukunftswerkstätten und Möglichkeiten finanzieller Beteiligung ect.)

Ergebnis: Verstärkerlinien für spezifische Ziele und Nutzergruppen zu deren Bedarfszeiten (z.B. für Mitarbeitende großer Arbeitgeber)

Kooperation mit Stadtmobil für Sonderkonditionen beim Leihen von Autos

Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen: Begrünung, Ausstattung mit Solarzellen.

An stark befahrenen Straßen Erprobung von immissionsgeschützten Wartehäuschen (mit Glasscheibe zur Straße hin) und seitlichen Ausgängen

Tarifgestaltung

Barrieren zwischen SVHi und RVHi vollständig beseitigen

„Happy Bus“ = Happy Hour im Bus: Sondertarif zu verkehrsarmen Zeiten (VCD-Vorschlag seit 2018)

Kurzstreckenticket von 3 auf 5 Haltestellen erweitern

Kombi-Tickets Theater / Kino / Sportveranstaltungen Friedrich-Ebert-Stadion oder Volksbank-Arena, Shuttle-Busse zum Hbf, B+R-Abstellung verbessern an Arena/Stadion

Strategie/Gespräche mit Nachbarverbänden / NITAG über Zukunft Verbundlandschaft – Eigenständigkeit ROSA mit eigenen Strukturen hinterfragen → Zusammengehen mit großen Nachbarn (z.B. keine ROSA-Tickets in DB Navigator und NITAG-Fahrplaner verfügbar, kein einheitlicher Tarif für Bus und Bahn – besonders Gelegenheitsfahrer interessieren sich nicht für Tarife = Barriere)

App FAIRTIQ (super für Gelegenheitsfahrer) ausprobieren, alleine als ROSA oder andocken an VRB zum Beispiel

Fahrgastinformation in Echtzeit

Bisher keine Echtzeit-Strategie (siehe Region Hannover, Großraum Braunschweig) → Echtzeit in Zügen und Bahnstationen gibt es schon, es fehlen Bushaltestellen, Busfahrzeuge und Apps: DB Navigator, gern landesweit – fast alle nds. Regionen gehen jetzt zum FahrPlaner. (Keine eigene ROSA-App!, - GÖ und BS mahnende Beispiele)

Fragen:

Warum halten RVHI-Busse abends oft nur zum Aussteigen?

Ist die Zugehörigkeit von Sarstedt zum GVH gefährdet, wenn Stadtbahnlinie nicht mehr dahin fahren sollte?